EL MITO

38

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

TR 60-61: la última Testa Rossa

340 México: en la gran carrera

Arturo Merzario: el vaquero de la F1

1976: el Mundial que no fue

9 789504 900306 10038 $ 4.90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 38

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 4482-0655 y 4482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en mayo de 1999

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 4 950-49-0033-X

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Sociedad Impresora Americana S.A.I.C.
Impreso en Argentina.

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

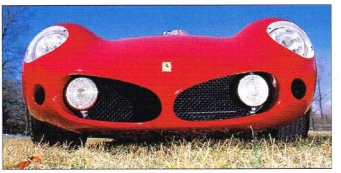
1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

250 TR 60-61, la última Testa Rossa

1960: vencida por Aston Martin, la Casa de Maranello renueva sus clásicas biplazas, que ahora tienen cárter seco y suspensión trasera de F1. Ganarán dos veces las 24 Horas de Le Mans.

Si la Testa Rossa, o más simplemente TR, es un automóvil legendario, el mérito no es sólo de su primera, espléndida versión. También las últimas evoluciones, en especial la formidable TR 61, merecen un lugar de honor en la historia del Cavallino Rampante por los éxitos cosechados en todo el mundo. Además, fueron las últimas verdaderas Ferrari Sport con mecánica tradicional, es decir con motor delantero y tracción trasera.



La TR 61, caracterizada por su trompa de "tiburón".

La historia de las últimas TR comienza el día siguiente de la derrota del Cavallino ante la inglesa Aston Martin, que le había quitado por poco margen el título de 1959. Sin embargo, el propio Ferrari tomó con filosofía ese fracaso (es un decir, recordando el carácter de ese hombre formidable), dejando a sus espaldas las polémicas e incentivando al equipo para una inmediata revancha.

ENTRE TESTA ROSSA 1959 Y 1960, POCAS DIFERENCIAS MECANICAS

Pocos fueron los cambios hechos en el vehículo. Mecánicamente, la TR 60 se diferenciaba de la TR 59 por la lubri-

FICHA TECNICA (entre paréntesis, los datos de la TR 61)

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 73 x 58,8 mm, cilindrada 2953 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 38 DCN doble cuerpo
Encendido:	mono, dos distribuidores
Potencia:	306 CV a 7000 rpm (360 CV a 7200 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de cinco marchas + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido (indep.)
Dirección:	cremallera
Frenos:	a disco
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos del. 5.50 x 16", tras. 6.00 x 16"
Dimensiones:	paso 2,35 metros; peso 750 kilos
Unidades producidas:	2 en 1960, 3 en 1960
Números de chasis:	0780/TR, 0782/TR (TR 60); 0780/TR transformada, 0792/TR, 0794/TR (TR 61)

cación con cárter seco, además de un nuevo esquema de suspensión trasera con ruedas independientes tomado de los vehículos de Fórmula 1, pero montado sólo en forma experimental sobre pocos autos y en ocasiones específicas. En cambio, desde el punto de vista estético, la única diferencia sensible tenía que ver con el nuevo parabrisas, de 25 centímetros como mandaban los reglamentos, pero que arruinaba la visual del piloto y la aerodinámica del auto. Menos vistosa resultó la ubicación de la tapa del tanque sobre el carenado del apoyacabeza, mientras que el capot trasero era más largo y afilado.

Con respecto al equipo, todavía guiado por el director deportivo Romolo Tavoni, habría que señalar la llegada de los hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez, dos velocísimos mexicanos descubiertos por Luigi Chinetti, además del californiano Richie Ginther. Como siempre, la presencia de pilotos de una determinada nacionalidad mostraba el interés de la Casa con respecto a esos mercados: una de las armas comerciales hábilmente utilizadas por Enzo Ferrari.

El comienzo del Campeonato, con los Mil Kilómetros de Buenos Aires, se dio bajo los mejores auspicios: los dos autos llegaron primero y segundo, después del retiro de la nueva y veloz Maserati Birdcage. El vehículo de Módena será una amenaza en otras ocasiones, pero deberá pelear sobre todo con su propia fragilidad mecánica.

EN LE MANS DEBUTA EL TREN TRASERO INDEPENDIENTE

En las pruebas de Le Mans, en abril, la Ferrari envía dos autos: uno con el puente rígido y el otro con suspensiones traseras independientes. Este último resulta el más veloz, aunque menos ágil.

En las dos citas siguientes, las TR 60 no son muy afortunadas: en la Targa Florio la victoria es para un Porsche; en cambio, en Nürburgring se impone Moss con Maserati. La única manera de adueñarse

La aerodinámica de la Ferrari TR 61 anticipa las soluciones que serán empleadas en los vehículos de Fórmula 1.

EL CASO DE LOS ESCAPES CORTOS

La elección de los escapes cortos laterales, con las salidas justo delante de los guardabarros traseros, estuvo a punto de quitarle a Ferrari tanto la victoria en Le Mans cuanto el Campeonato del Mundo de Constructores en 1960. Todos los autos equipados con esta solución demostraron ser más sedientos de nafta, quedándose inclusive en algún caso parados durante las competencias. ¿No podían preverse esos consumos elevados? No, por una razón muy simple: las pruebas de abril, en las cuales las Ferrari habían sido puestas a punto, se realizaron con escapes más largos. Esta tesis fue expuesta en aquel entonces por el veterano Oliver Gendebien, en una entrevista con un diario especializado francés. Y probablemente tenía razón: después de Le Mans, de esos escapes cortos no se escuchó hablar nunca más...

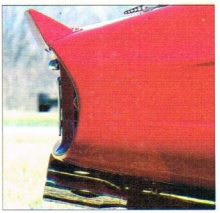
A la izquierda, la parte trasera de la TR 61 con los escapes en versión larga.

El V12 de la TR 60 disponía de 300 CV.

EL SECRETO EN LA COLA

Desde su llegada a Maranello, Carlo Chiti demostró ser un personaje fuera de lo común. La mejor prueba de ello fue convencer a Enzo Ferrari y a su entorno de confianza para que creyeran en la aerodinámica como arma del futuro. Mirando su interpretación del tema TR con ojo moderno, es difícil no darle la razón: transformó el alto parabrisas reglamentario en una continuación ideal del capot, "levantó" la parte trasera del vehículo para crear una especie de coupé sin techo (y así obtuvo también el espacio para un eventual motor trasero), cortó la cola insertando en su terminación un "labio" que netamente mejoraba la estabilidad a altas velocidades. En suma, en pocos meses creó las bases de las sucesivas Sport y Prototipo del Cavallino Rampante; y realizó un auto muy veloz, mucho más que cualquier otra Testa Rossa.

La TR 61 posee un spoiler trasero, anticipado a su época.



del título es ganar en Le Mans. Ferrari pone en marcha un verdadero equipazo, dotado de vehículos con caja de seis marchas (una primicia para la época) y de un nuevo sistema de escapes más eficiente. Pero serán justamente los escapes que, elevando el consumo de los motores 12 cilindros de Maranello, obligarán al retiro de dos de los cuatro autos oficiales. Por suerte, los veteranos Oliver Gendebien y Paul Frère logran evitar el abandono y llevan a la victoria su TR 60: para Ferrari es un resultado importante, que significa la conquista del título.

El plexiglás que cubre la batería de carburadores.

PARA POTENCIAR LA TR 61 NADA MENOS QUE 360 CABALLOS

Para 1961, Enzo Ferrari no se hace ilusiones: será el último año para las potentes Sport, el futuro del Campeonato Mundial de Marcas son las Gran Turismo. Problemas de costos pero también de imagen (más débil que en las monoplazas de Fórmula 1) son el origen de esta previsión, que el año siguiente demostrará ser adecuada. Sin embargo, entre las nuevas Ferrari de competición no falta una Testa Rossa, bautizada para la ocasión TR 61. El motor ha sido modificado en todas sus partes, y con una cuidadosa afinación alcanza nada menos que 360 CV. Pero no es ésta la novedad más importante. Para descubrirla, alcanza con echarle un vistazo al auto: la nueva carrocería es totalmente distinta, un conjunto de formas agresivamente aerodinámicas que, si bien bastante cuadradas, tienen una indudable belleza.

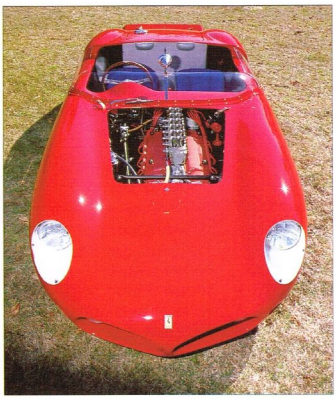
La trompa de la Ferrari TR 61 debe su particular forma a las intuiciones de Carlo Chiti en Fórmula 1.

La carrocería de aluminio fue realizada por Fantuzzi, pero el diseño es obra del nuevo llegado al equipo de carreras de Maranello: un corpulento ingeniero toscano llamado Carlo Chiti, apasionado de la aerodinámica y "robado", sin muchos escrúpulos, a la Alfa Romeo.

La Ferrari TR 60 en el patio de la fábrica de Maranello.

LA TESTA ROSSA BRILLA CON MAIRESSE Y BAGHETTIE

Con respecto al equipo, la única novedad es la llegada de un joven piloto italiano, Giancarlo Baghetti, considerado una es-



1960 Y 1961: LOS RESULTADOS DE LA 250 TR

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
1960			
1000 Km Buenos Aires	*31/1/1960*	*Hill-Allison*	*1°*
		von Trips-Ginther	*2°*
1000 Km Nürburgring	*22/5/1960*	*von Trips-Hill*	*2°*
		Allison-Mairesse	*3°*
24 Horas Le Mans	*26/6/1960*	*Gendebien-Frère*	*1°*
1961			
12 Horas Sebring	*25/3/1961*	*Hill-Gendebien*	*1°*
		Mairesse-Baghetti	*2°*
1000 Km Nürburgring	*28/5/1961*	*P. y R. Rodríguez*	*2°*
24 Horas Le Mans	*10/6/1961*	*Hill-Gendebien*	*1°*
		Mairesse-Parkes	*2°*
4 Ore Pescara		*Bandini-Scarlatti*	*1°*

La batería de seis carburadores doble cuerpo Weber.

De los faros carenados al parabrisas bajo, todo en la TR 61 contribuye para aumentar la performance.

peranza por cultivar. Como siempre, el olfato de Ferrari no falla, y Baghetti lo demuestra enseguida. En la primera carrera de la temporada, las 12 Horas de Sebring, conquista un excelente segundo lugar, en pareja con Willy Mairesse, detrás de los ganadores Gendebien y Hill. Ambas tripulaciones disponen de las nuevas TR 61: pero mientras el de los ganadores es un auto totalmente nuevo, el de Mairesse y Baghetti es una TR 60 equipada con la nueva carrocería.

1961 ES UNA TEMPORADA TRIUNFAL PARA LAS TESTA ROSSA

Es el comienzo de una temporada triunfal para los autos del Cavallino: las TR se alternan con los más ágiles 246 SP, según el tipo de trazado, conquistando una victoria tras otra. Pero la prueba más linda, el canto del cisne para las últimas Testa Rossa, es en las 24 Horas de Le Mans. Tres vehículos están presentes, dos oficiales y otro (idéntico a los primeros) confiado a la NART de Luigi Chinetti, que lo pone a disposición de los hermanos Rodríguez. Es justamente este último auto el que le impone un ritmo frenético a la carrera ya desde las primeras horas, un ritmo que sólo las otras dos TR logran aguantar.

LE MANS SE VUELVE UN FEUDO PARA LAS SPORT DEL CAVALLINO

Le Mans se vuelve así el teatro de una lucha en familia, que sólo termina con el retiro del auto de los Rodríguez, apenas dos horas antes de la conclusión de la prueba. Así, a la línea de llegada del circuito de la Sarthe primero arriba Oliver Gendebien (su cuarta victoria) en pareja con Phil Hill; detrás de ellos se ubica el auto de Mairesse y Mike Parkes, con la 250 GT de Noblet y Gichet que completa el triunfo.

La epopeya de la Testa Rossa terminó, y los autos fueron retirados de las competiciones. Pero ese espléndido motor todavía no está destinado a la jubilación: será utilizado, en 1962, para la nueva GTO. La leyenda continúa.

1976, segunda por un suspiro

Lauda pierde el Mundial ante Hunt, después de sufrir en Nürburgring un terrible accidente. Para Maranello, el título de Constructores.

Lauda, con la Ferrari, perdió el título mundial 1976 al término de una temporada dramática. Hunt, con McLaren, se coronó campeón del mundo en las últimas vueltas de la última carrera, y Ferrari tuvo que conformarse con el éxito en la clasificación para constructores.

Niki Lauda y la Ferrari comenzaron el Mundial ganando el GP de Brasil en Interlagos delante de Depailler, Pryce, Stuck, Scheckter y Mass.

El piloto austriaco se adjudicó también el sucesivo GP de Sudáfrica, en Kyalami, precediendo a Hunt, Mass, Scheckter, Watson y Andretti.

En la foto grande, Clay Regazzoni en el GP de Francia de 1976. Arriba, Lauda en el GP de Italia, ambos con Ferrari 312 T2.

EN EL GP DE EE. UU., HISTORICO DOBLETE DE FERRARI

En Long Beach, en el GP de EE.UU. Oeste, la Ferrari logró un histórico doblete, con Regazzoni delante de Lauda. Tercero fue Depailler, seguido por Lafitte, Mass y Fittipaldi. En España, en Jarama, ganó Hunt, que sin embargo inicialmente fue descalificado por el largo excesivo de su McLaren. La Federación anuló la medida dos meses más tarde. Segundo fue Lauda, delante de Nilsson, Reute-

1976: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Brasil, *25 de enero*	*1° Lauda*
GP de Sudáfrica, *6 de marzo*	*1° Lauda*
GP de EE. UU. Oeste, *28 de marzo*	*1° Regazzoni, 2° Lauda*
GP de España, *2 de mayo*	*2° Lauda*
GP de Bélgica, *16 de mayo*	*1° Lauda, 2° Regazzoni*
GP de Mónaco, *30 de mayo*	*1° Lauda*
GP de Suecia, *13 de junio*	*3° Lauda, 6° Regazzoni*
GP de Inglaterra, *18 de julio*	*1° Lauda*
GP de Holanda, *26 de agosto*	*2° Regazzoni*
GP de Italia, *12 de septiembre*	*2° Regazzoni, 4° Lauda*
GP de Canadá, *3 de octubre*	*6° Regazzoni*
GP de EE. UU. Este, *10 de octubre*	*3° Lauda*
GP de Japón, *24 de octubre*	*5° Regazzoni*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Hunt	McLaren-Ford	69	6 (E,F,A,H,CND,EE.UU. Este)
Lauda	Ferrari	68	5 (BR,SA,B,MC,GB)
Scheckter	Tyrrell-Ford	49	1 (S)
Depailler	Tyrrell-Ford	39	
Regazzoni	Ferrari	31	1 (EE.UU. Oeste)
Andretti	Lotus-Ford	22	1 (J)
Laffite	Ligier-Matra	20	
Watson	Penske-Ford	20	1 (AU)
Mass	McLaren-Ford	19	
Nilsson	Lotus-Ford	11	
Peterson	March-Ford	10	1 (I)
Pryce	Shadow-Ford	10	
Stuck	March-Ford	8	
Jones	Surtees-Ford	7	
Pace	Brabham-Alfa Romeo	7	
Fittipaldi	Copersucar-Ford	3	
Reutemann	Brabham-Alfa Romeo	3	
Amon	Ensign-Ford	2	
Brambilla	March-Ford	1	
Stommelen	Brabham-Alfa Romeo	1	

1976: EL GOLPE Y SEVESO

Política: *Golpe militar en la Argentina; dura represión ilegal y violaciones a los derechos humanos. Jimmy Carter derrota a Gerald Ford en las elecciones estadounidenses. Comienza la feroz dictadura de Pol Pot en Camboya. En China mueren Mao y Chou En Lai.* ***Economía:*** *El aporte de capitales libios a la Fiat marca el ingreso de los "petrodólares" árabes en las grandes empresas europeas.* ***Catástrofes:*** *Terrible terremoto en Friuli. Contaminación química en Seveso.* ***Tecnología:*** *El avión supersónico Concorde entra en servicio. La sonda Viking 1 desciende en Marte.* ***Deportes:*** *XXI Juegos Olímpicos. Italia gana por primera vez la Copa Davis.*

La dos 312 T2 largan en primera fila en Francia.

mann, Amon y Pace. En Zolder, en el GP de Bélgica, Lauda triunfó otra vez, precediendo a su compañero Regazzoni, Lafitte, Scheckter, Jones y Mass. La serie positiva de Lauda siguió en Montecarlo, donde el austríaco dejó a sus espaldas a Scheckter, Depailler, Stuck, Mass y Fittipaldi. En Anderstorp, en el GP de Suecia, los Tyrrell de seis ruedas de Scheckter y Depailler fueron primero y segundo, delante de Lauda, Lafitte, Hunt y Regazzoni.

LUEGO DEL ACCIDENTE DE LAUDA EL CAVALLINO DESERTA EN AUSTRIA

En el GP de Francia, en Le Castellet, Hunt volvió a imponerse. Segundo fue Depailler, quien superó a Watson, Pace, Andretti y Scheckter.

En Brands Hatch, en el GP de Inglaterra, ganó Hunt, pero luego fue descalificado por haber utilizado, en la segunda largada, una monoplaza ilegalmente reparada. Lauda se encontró en la primera posición "por decreto", y las polémicas volvieron a estallar. Segundo se clasificó Scheckter, delante de Watson, Pryce, Jones y Fittipaldi. En Alemania, en el terrible Nürburgring, la temporada cambió su rumbo: Lauda fue víctima de un grave accidente, en el que sufrió quemaduras bastante serias. Hunt ganó delante de Scheckter, Mass, Pace, Nilsson y Stommelen. La Ferrari, a causa del accidente de Lauda, desertó el GP de Austria en Zeltweg, donde ganó Watson precediendo a Lafitte, Nilsson, Hunt, Andretti y Peterson.

En Holanda, en Zandvoort, Hunt ganó una vez más, precediendo a Regazzoni, Andretti, Pryce, Scheckter y Brambilla. En Monza, en ocasión del GP de Italia, Lauda protagonizó un imponente regreso, a pesar de sus heridas. Entre tanto, la Ferrari había contratado a un tercer piloto, Reutemann. Ganó Peterson con March, superando a Regazzoni y Laffite. Lauda terminó estoicamente cuarto, delante de Scheckter y Depailler. En Mosport, en el GP de Canadá, Hunt fue primero, dejando atrás a Depailler, Andretti, Scheckter, Mass y Regazzoni. El GP de los Estados Unidos Este, en Watkins Glen, fue otra vez para Hunt, que venció a Scheckter, Lauda, Mass, Stuck y Watson. Así, se volvió decisivo para el título el GP de Japón, en Fuji, disputado bajo una lluvia torrencial.

En la foto del centro, Enzo Ferrari entre Regazzoni, a su izquierda, y Lauda en la presentación de la 312 T2 en Fiorano.

LAUDA SE RETIRA POR LA LLUVIA Y HUNT ES CAMPEON DEL MUNDO

Lauda no se animó a competir en esas peligrosas condiciones y abandonó. Hunt se clasificó tercero, detrás de Andretti y Depailler, y con ese resultado se coronó campeón del mundo por un solo punto.

LAS GT CARRERA

340 México, objetivo: Carrera Panamericana

1952: no le alcanzan a la coupé del Cavallino 280 caballos y 900 kilos de peso para ser la reina de la más famosa carrera sobre ruta del continente americano. Los Mercedes son demasiado fuertes.

A la izquierda, Eugenio Castellotti con el copiloto Ragosa corriendo con la Ferrari 340 México en las Mil Millas de 1953. Abajo, las 340 México se embarcan hacia América, en 1952.

Realizada expresamente para la durísima Carrera Panamericana, la 340 México tenía que ser la confirmación de las cualidades deportivas de la Ferrari en los mercados americanos.

LA 340 MEXICO NACE DE LOS TRIUNFOS DE LAS 212 INTER

Pero, sobre las polvorientas rutas mexicanas, se encontró con el equipo Mercedes, y salió del duelo derrotada. La clara afirmación en la Carrera de 1951, con el doblete obtenido por las 212 Inter, había despertado el interés de Ferrari. No tanto por el consistente premio en dinero para el ganador (36.000 dólares), sino por el formidable eco que la victoria tuvo en los diarios de todo el continente americano. Entonces, no es difícil entender por qué Ferrari planificó una participación mucho más intensa en la siguiente edición de la carrera, que iba a largar el 11 de noviembre de 1952. Fue realizado un auto capaz de adaptarse a las rutas de México, la 340 México: potentísima y veloz en las largas rectas de tierra, pero al mismo tiempo robusta y suficientemente confortable. El motor de la 340 México derivaba de la 340 América: con nuevos árboles de levas y válvulas más grandes, se obtuvieron 280 CV.

CAMBIOS DE CINCO MARCHAS REALMENTE ESPECIALES

Para aprovecharla a fondo fue adoptada una caja de cinco

Las 340 México estaban identificadas con el escudo Ferrari y la palabra "Italia" en grandes letras.

Los guardabarros de la 340 México son atípicos en la historia de la Ferrari.

1952: LAS 340 MEXICO EN LA 3ª CARRERA

Carrera	Fecha	Pilotos	Resultado
3ª Carrera Panamericana	*11/11/1952*	*Chinetti/Lucas*	*3°*
		Ascari/Farina	*retirados*
		Villoresi/Cornacchia	*retirados*

marchas con la quinta sobremultiplicada, para obtener puntas de velocidad elevadas sin dañar el motor en las largas rectas mexicanas.

Obviamente, fueron reforzadas las suspensiones: en el tren trasero había dos parejas de amortiguadores hidráulicos Houdaille, del tipo a palanca, con el eje fijado a su vez a elásticos con dobles brazos paralelos. Nótese la adopción de ruedas de 16 pulgadas, para dejarle lugar a tambores de frenos de mayor diámetro. Pero la novedad más vistosa era la carrocería, realizada por Vignale bajo diseño de Giovanni Michelotti.

FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 80 x 68 mm, cilindrada 4101 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCF doble cuerpo
Encendido:	mono, dos distribuidores
Potencia:	280 CV a 6600 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis monoblock de caños de acero de sección elíptica, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, caja de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	del. independientes, tras. puente rígido
Dirección:	tornillo y rueda helicoidal
Frenos:	tambores
Llantas:	de rayos Borrani, neumáticos 6.00-16 del., 6.50-16 tras.
Paso:	2,60 metros
Peso:	900 kilos.
Unidades producidas:	4 en 1952
Números de chasis:	berlinetta Vignale 0222/AT, 0224/AT, 0226/AT; spider Vignale 0228/AT

MUCHAS TOMAS DE AIRE PARA COMBATIR EL CALOR

Para combatir las elevadas temperaturas mexicanas, estaban previstas tomas de aire en las puertas para el confort de los ocupantes y para enfriar los frenos en los guardabarros traseros. Sobre estos últimos estaban ubicadas dos aletas, con función aerodinámica. Fueron realizados tres ejemplares en versión cerrada coupé, a los que se sumó una spider con líneas más convencionales.

Dos coupés fueron inscriptas por la Escudería Guastalla de Milán, y los otros autos fueron confiados a las parejas Alberto Ascari - Giovanni Farina, y Luigi Chinetti - Jean Lucas. Pero en Tuxtla-Gutiérrez las Ferrari se encuentran con el equipazo Mercedes, con los nuevos 300 SL prototipo y una estructura organizada de manera casi militar, con un despliegue de hombres y medios sin parangón.

En la primera etapa se retiró Ascari, pero Luigi Villoresi se adjudicó la segunda. En las dos etapas siguientes, (de Puebla a Ciudad de México y de la capital a León) la carrera pareció reducida a una lucha en familia, con Villoresi ganador de ambas, que superó a Bracco en la primera posición.

LOS MERCEDES GANAN GRACIAS A SU POTENCIA

Lamentablemente, en la etapa siguiente también Villoresi tuvo que retirarse con los cambios destrozados, dejando a Bracco y Chinetti solos contra los Mercedes. En las últimas etapas los más veloces Mercedes sacaron todo su potencial: en la meta final Chinetti logró, con toda su pericia, llegar tercero absoluto.

3000 KILOMETROS DE GRAN CARRERA

3000 kilómetros de gran carrera. La prueba automovilística más famosa del continente americano, disputada sobre rutas, nació en 1950, pero al comienzo no despertó la atención de las casas europeas. En la lista de participantes en la primera edición figuraban sólo nombres locales, todos con grandes automóviles estadounidenses, más o menos elaborados. Pero la fama de la prueba, amplificada por la prensa, dio la vuelta al mundo, y ya el año siguiente entre los participantes estuvieron numerosos autos europeos, entre ellos las Ferrari inscriptas con los colores de un equipo local. El trazado de la Carrera Panamericana era muy duro, sobre caminos de tierra y algunos tramos asfaltados, con un piso que no podía compararse con las autopistas europeas. Con un recorrido total de 3112 kilómetros, cerca del doble de las Mil Millas italianas, se entiende por qué los vehículos participantes debían ser reforzados.

Mondial 3,2 - 3,2 Cabriolet, retoques a un clásico

1985: la 2+2 ocho cilindros de Maranello recibe retoques a nivel estético y mecánico. El más importante es el aumento de cilindrada del motor y, consecuentemente, también de la potencia, que ahora llega a los 270 caballos.

Año de novedades, el de 1985, para la Casa del Cavallino. Junto al nuevo diseño de la 308, también la Mondial es retocada para hacer de ella un auto a la altura de la situación. Lo cual, hablando de una Ferrari, no es poco. La principal modificación con respecto al viejo modelo es el incremento de la cilindrada de tres a 3,2 litros. El motor es el confiable 8 cilindros en V a 90°. La potencia ahora es de 270 caballos a 7000 vueltas por minuto. La ganancia, con respecto a la Mondial 8, es de 56 caballos, y con respecto a la Mondial 8 cuatro válvulas de 1982, cerca de treinta.

FICHA TECNICA

Motor:	8 cilindros en V a 90°, central transversal, diámetro por carrera 83 x 73,6 mm, compresión 9,8:1, 3184,96 cm³
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección mecánica Bosch K - Jetronic
Potencia:	270 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	carrocería de dos puertas, 2+2 lugares; chasis de caños de acero con la parte trasera desmontable junto al motor; carrocería de acero
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, cuadriláteros deformables, amortiguadores telescópicos, barras estabilizadoras
Frenos:	discos autoventilados con asistencia hidráulica
Dirección:	cremallera
Neumáticos:	16 pulgadas
Dimensiones:	4,53/1,795/1,235 m
Paso:	2,65 m
Ejes:	delantero 1,52 m, tras. 1,51 m
Tanque:	80 litros
Peso:	1410 kilos (coupé), 1400 kilos (cabriolet)
Velocidad:	255 Km/h
Producción:	1986-1989

Entre las novedades de la Mondial 3.2, diferentes manijas de las puertas.

NUEVOS GRUPOS OPTICOS Y PARAGOLPES EN COLOR

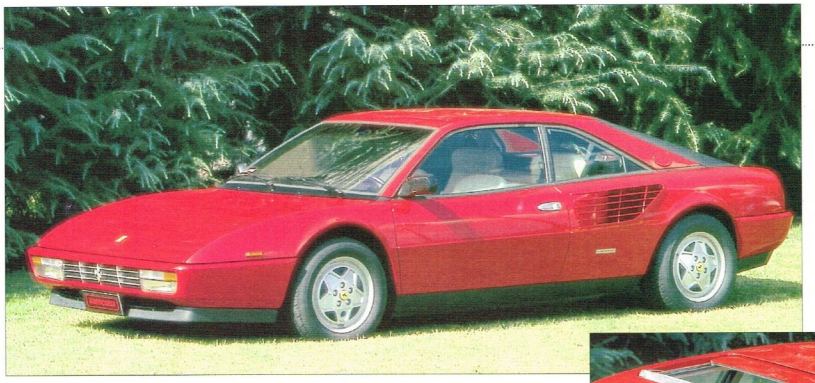
En 1980, cuando fue presentada, la Mondial disponía de 214 caballos. Para la heredera de la 308 GT4 podían alcanzar, pero cinco años después se necesitaba un poquito más de potencia para una coupé del Cavallino que trataba de imponerse en todos los mercados del mundo. A nivel estético, la Mondial 3,2 se diferencia de la precedente versión por los grupos ópticos longitudinales y los paragolpes del mismo color que la carrocería. Pero hay otros detalles modificados que hacen de la 3,2 un auto mucho más confortable para utilizar. Por ejemplo, se mejoraron las manijas de las puertas, ahora más eficientes y elegantes, y fueron vueltas a diseñar las llantas de aleación liviana, con dibujo de cinco rayos pero muy discreto y fino.

EL ACONDICIONADOR ES DE ULTIMO MODELO

Retoques también en el interior de la carrocería, todos para lograr una funcionalidad cada vez mayor. Por ejemplo, la Mondial 3,2 adopta un nuevo sistema de acondicionador que releva la temperatura del ambiente externo y mantiene constante la temperatura interna. Ninguna modificación sustancial, obviamente aparte

Para la Mondial cuatro lugares casi cómodos.

Los tapizados de cuero Connolly.



La línea de la Mondial permanece sin cambios en la versión 3,2.

Para la Mondial 3,2 coupé está disponible también el techo corredizo.

El motor de la Mondial 3,2 es un biárbol con cuatro válvulas por cilindro. Abajo, el baúl delantero, con poco espacio.

de la falta de techo, entre la Mondial y la Mondial Cabriolet, que mantiene viva la tradición de las Gran Turismo de Maranello.

DESPUES DE SEIS AÑOS SE RENUEVA LA MONDIAL CABRIO

La primera Mondial Cabriolet había sido presentada en 1983. Seis años después, en 1989, llega la hora de la jubilación para la Mondial 3,2. En el horizonte aparece el perfil de la nueva Mondial T, con caja transversal y una mayor maniobrabilidad.

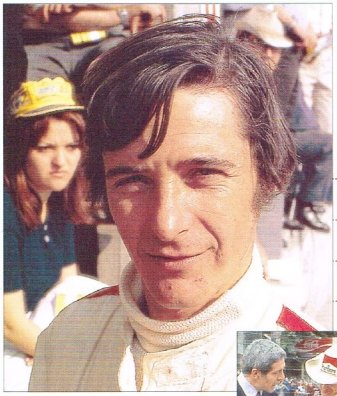
POR MUCHOS ES CONSIDERADA LA ULTIMA FERRARI FUERA DE SERIE

Al punto que su mecánica, pasando por la 348, quedará prácticamente sin cambios hasta la aparición de la F355, decididamente un nuevo capítulo en la historia del Cavallino. El balance de la Mondial, sin embargo, no fue del todo positivo. De hecho, el mercado estadounidense no recibió este modelo con mucho entusiasmo, ni siquiera en sus versiones más eficientes.

UN CABRIOLET COMO DIOS MANDA

Un cabriolet como Dios manda. Para más de un apasionado y conocedor de la historia de la Ferrari, la Mondial Cabriolet, que apareció en 1983, fue el primer auto convertible de la Casa de Maranello desde que se dejó de producir la 365 California en 1967. Hermosa, con niveles de confort y maniobrabilidad (especialmente en la versión 3,2) elevados, la Mondial Cabriolet, curiosamente, pesaba menos que la coupé: 1400 kilos contra 1410.

La Mondial 3,2 Cabriolet pesa menos que la coupé.



Arturo Merzario, el vaquero de la F1

Piloto talentoso, utilizaba siempre el típico sombrero americano. Ganó mucho con Ferrari y Alfa Romeo, pero no sobresalió en Fórmula 1.

Llamado "el Jockey" (o, en el mundo anglosajón, Little Art) por su talla minúscula, ganó muchas carreras de gran prestigio, y eso sin dudas hay que reconocérselo, aunque no tuvo una suerte análoga en F1.

A la izquierda y arriba, dos retratos de Arturo Merzario en los tiempos en los cuales competía con los colores del Cavallino Rampante.

Merzario en el GP de Mónaco de 1973 al volante de la Ferrari 312 B3.

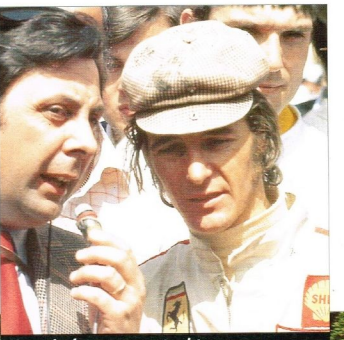
Arturo Merzario conduce al grupo en una carrera de la Copa Interserie en 1971, con Ferrari 512 S.

NACIO EN LA PROVINCIA DE COMO Y DEBUTO CON LA GIULIETTA

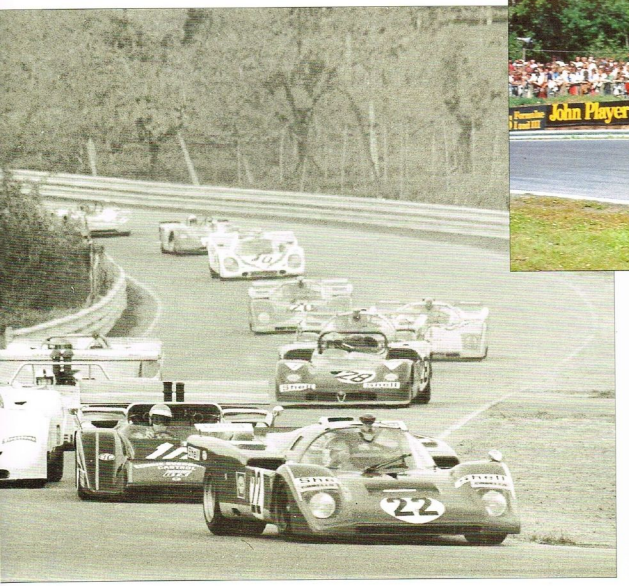
Nacido en Civenna, en la provincia de Como, el 11 de marzo de 1943, después del debut con una Alfa Romeo Giulietta spider en la Copa Fisa 1962, en Monza, logró su primer triunfo en el Rally de Cerdeña de 1963, ganando su clase con una Giulietta SZ. En 1964 compró un Fiat Abarth 1000 y comenzó a destacarse en las trepadas. Después del servicio militar disputó, otra vez con Abarth 1000, el Challenge Europeo de Turismo 1967, que cerró en el segundo lugar. Sus cualidades no pasaron inadvertidas para Carlo Abarth, que lo quiso en el equipo en 1968. Arturo se volvió uno de los mejores especialistas al volante de los Sport Prototipo y en 1969 todos se dieron cuenta de eso. Fue segundo en el Campeonato Europeo de la Montaña (con una hermosa victoria en Gaisberg y segundos lugares en todas las pruebas más importantes), segundo en Imola y primero en el Circuito del Mugello, donde ofreció un ensayo de manejo extraordinario que le valió el ingreso al equipo oficial Ferrari en 1970. En el debut con la escuadra de Maranello fue tercero con Andretti e Ickx en las 24 Horas de Daytona, y luego sumó varios resultados útiles aunque no le alcanzó para estar en punta. En 1971 recibió la autorización para correr algunas carreras con un Tecno F2 de la Escudería Iris y con un Abarth: con este último se impuso en el Trofeo Ignazio Giunti en Vallelunga. Las grandes satisfacciones llegaron en 1972, no sólo por el sexto lugar que coronó su debut con la Ferrari en el

LA CARRERA DE ARTURO MERZARIO

Arturo Merzario (Civenna, Como, 11 de marzo de 1943) no tuvo casi nunca la posibilidad de manejar una monoplaza verdaderamente competitiva. Eso explica su mínimo éxito en el Mundial F1, pese a sus grandes capacidades: 57 GP disputados, más 25 calificaciones fallidas, 3 cuartos y 2 sextos lugares y 40 retiros. En cambio, con los autos Sport Prototipo, Arturo se impuso en todos lados, conquistando títulos europeos con Abarth Osella (1972) y mundiales con Ferrari (1972) y Alfa Romeo (1975 y 1977). Entre sus victorias más importantes hay que recordar el Circuito del Mugello (1969), los 1000 Km de Spa, la Targa Florio y los 500 Kilómetros de Imola (1972), los 1000 Kilómetros de Monza (1974), Dijón, Monza, Nürburgring y Pergusa (1975), los 500 Kilómetros de Dijón, Pergusa y Paul Ricard y el GP de Estoril (1977). Además, fue dos veces campeón italiano absoluto, en 1973 y en 1975.



Merzario durante una entrevista.



Merzario con la Ferrari Fórmula 1. En el Mundial el piloto de Como disputó 57 GP.

Mundial F1 (GP de Gran Bretaña, en Brands Hatch), como por su contribución a la conquista del Mundial de Marcas, especialmente gracias a las victorias que obtuvo en los 1000 Km de Spa, alternándose con Redman al volante de la 312 P, además de una memorable Targa Florio, en pareja con Munari.

EN 1972 SE DIVIDE ENTRE FERRARI Y ABARTH

En la misma temporada, ganó con la Ferrari también los 500 Km de Imola y, además, llevó su Abarth Osella a la victoria en el Europeo Marcas de 2 litros ganando en Dijón, Silverstone y Pergusa. En 1973 fue campeón italiano absoluto. Luego se separó de la Ferrari y llegó en 1974 al equipo de Frank Williams de F1 (mejor resultado, un cuarto lugar en el GP de Italia en Monza) y a Alfa Romeo para los Sport Prototipo (victoria con la 33 TT12 en los 1000 Km de Monza, en pareja con Andretti).

EN 1975, DE NUEVO EL CAMPEONATO ITALIANO ABSOLUTO

Al año siguiente los resultados con Williams fueron francamente desalentadores, pero con Alfa conquistó el Mundial de Marcas con siete victorias, cuatro de las cuales estuvieron "firmadas" por

LOS TECNICOS

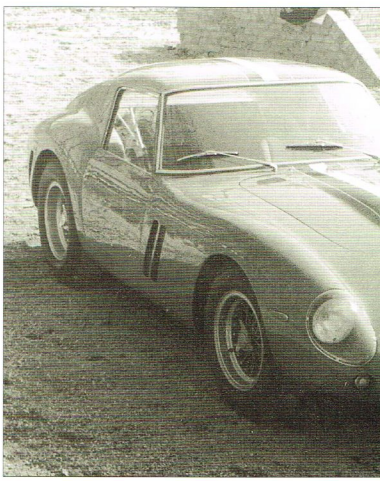
Giotto Bizzarrini, el papá de la GTO

Toscano como Aurelio Lampredi y Carlo Chiti, el técnico de Livorno era formidable en el desarrollo de los autos de ruta y de competición gracias a las pruebas en ruta.

Merzario, en pareja con Lafitte (1000 Kilómetros de Dijón, de Monza y del Nürburgring) y con Mass (1000 Kilómetros de Pergusa).
A fin de año Arturo logró quedarse por segunda vez con el título de campeón Italiano absoluto.
Otra vez con Alfa ganó el Campeonato Mundial Sport en 1977, conduciendo la 33SC-12 al primer puesto en las llegadas de Dijón, Pergusa, Estoril y Paul Ricard. En cambio, su actividad en F1 fue, lamentablemente, cada vez más desalentadora: con Copersucar, March, Wolf-Williams, Shadow, además de la monoplaza que al final quiso preparar él mismo, la Merzario A1-Cosworth, obtuvo entre 1976 y 1979 una serie interminable de retiros y clasificaciones fallidas. No tuvo mejor suerte intentando en F2 con la Merzario M1-BMW en 1980.

En Montecarlo en 1973.

Existen tres técnicos toscanos, tres ingenieros, que tuvieron roles de gran relieve en la historia de la Ferrari: dos de ellos son Aurelio Lampredi y Carlo Chiti (nos ocupamos de ellos en las páginas 96-97 y 112-113 del primer volumen). El tercero es Giotto Bizzarrini, no menos genial e inspirado, pero con una flecha de más en su arco: no se limitaba a realizar o afinar los autos, sabía también probarlos.
Nacido en Quercianella, en la provincia de Livorno, el 6 de junio de 1926, se recibió en 1949 con una tesis particularmente brillante: un vehículo de su concepción, fruto de una elaboración estilística y mecánica del Fiat Topolino, un 500 B, para ser exactos.



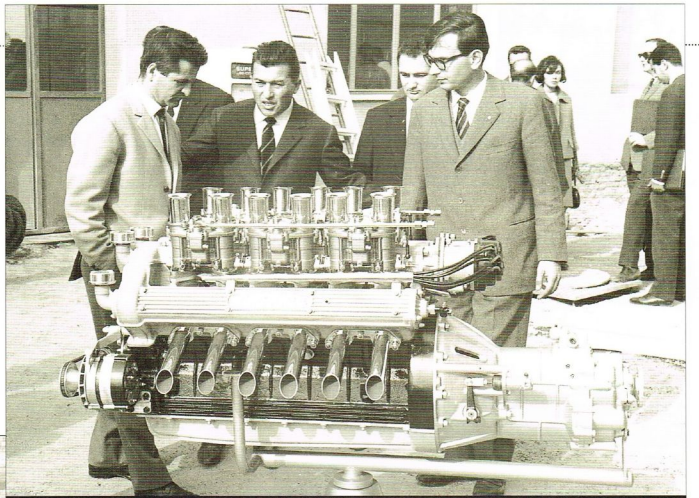
A la derecha, la Ferrari 250 GTO el dia de la presentación, en febrero de 1962, en Maranello: el auto fue esbozado por Bizzarrini y terminado por Forghieri.

ENSEÑA EN LA UNIVERSIDAD Y LUEGO ENTRA EN ALFA

Por algún tiempo Bizzarrini se quedó en la Universidad, pero la docencia limitaba demasiado su personalidad volcánica y así, en 1954, ingresó en Alfa Romeo, Sección Experiencias Especiales, donde hacía un par de años trabajaba Carlo Chiti. En Alfa aprendió mucho (especialmente en materia de pruebas, trabajando junto a Consalvo Sanesi, toscano él también), pero se quejaba porque quería estar en una empresa comprometida con las carreras.

EN 1957 LLEGA A MARANELLO COMO INGENIERO PROBADOR

Consiguió una entrevista con Enzo Ferrari y dejó una óptima impresión: entre otras cosas, el Topolino "Especial" con que el técnico de Livorno se presentó a Maranello despertó vivamente la curiosidad de Ferrari. Pasaron pocos días y el 6 de



Giotto Bizzarrini, primero desde la izquierda, con Ferruccio Lamborghini y Giampaolo Dallara en 1963.

Arriba, el patio de la Ferrari con todos los vehículos en ocasión de la presentación a la prensa.

febrero de 1957 Bizzarrini fue contratado como ingeniero probador de los autos de producción, además de los destinados a los clientes pilotos. Giotto dependía del ingeniero Andrea Fraschetti que, lamentablemente, en agosto de ese mismo año murió en un accidente en una prueba en el autódromo de Módena. Poco tiempo después, Enzo Ferrari, que le había tomado cariño a Bizzarrini, le preguntó: "¿A quién elegirías como nuevo jefe?". Y Bizzarrini le mencionó a Carlo Chiti, que de esa manera llegó a Maranello.

Entre 1958 y 1961 los dos técnicos desarrollaron un trabajo excepcional. Chiti proyectó las primeras Ferrari con motor trasero, destinadas a ganar los máximos títulos automovilísticos, y Bizzarrini probó, desarrolló, corrigió, afinó todas las Sport y las Gran Turismo, desde las Testa Rossa hasta las SWB, de las Mondial a las Spider California, y paralelamente y en gran secreto, le dio vida al prototipo de la GTO.

Llegó a verla en marcha y a registrar sus primeros tiempos significativos, pero luego fue involucrado en la "gran purga", el despido de ocho directivos que por protesta habían firmado una carta de renuncia dirigida a Ferrari y que él mismo no había tolerado. Bizzarrini (con Chiti, Tavoni y otros) pasó a la ATS, recién fundada, pero se quedó apenas pocos meses. En 1962 trabajó para Lamborghini, diseñando el 12 cilindros 3,5 que iba a ser montado sobre la 350 GTV.

FIRMARA TAMBIEN LA ISO RIVOLTA A3L

Para la Iso Rivolta proyectó la berlinetta de ruta A3L, vehículo que, una vez desarrollado, se llamó Iso Grifo, corrió y se defendió con honor en Le Mans en 1964 y 1965. Posteriormente, Giotto realizó la Bizzarrini 5300 GT Strada, y luego siguió incansable su actividad de apreciado consultor de industrias y de institutos de investigación.

LA CARRERA DE GIOTTO BIZZARRINI

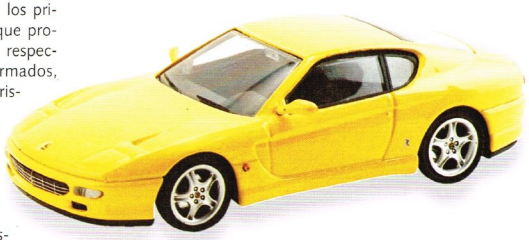
Giotto Bizzarrini (Quercianella, Livorno, 6 de junio de 1926), después de recibirse de ingeniero enseñó en la Universidad de Pisa hasta 1954, y luego entró en Alfa Romeo, que dejó en 1957 por Ferrari, donde permaneció cuatro años trabajando en la realización de los más importantes modelos de la época, entre ellos la mítica 250 GTO. En 1961 siguió la salida de Maranello de otros siete técnicos y directivos y fue a la recién nacida ATS, donde estuvo apenas unos meses. Se hizo consultor de Lamborghini y de Iso Rivolta, y luego fundó la Bizzarrini Prototipos y le dio vida a la 5300 GT. Al final de los años sesenta colaboró con la American Motors en el desarrollo de un prototipo experimental. En 1973 realizó una F3 que anticipó la utilización del efecto suelo de las futuras Fórmula 1. Siguió activo muchos años más en el campo de los asesoramientos, de la investigación y de la experimentación.

Todas las 456 GT

Las propuestas en escala dedicadas a la primera Gran Turismo de los noventa de la Casa de Maranello. De BBR a Burago, de Detail Cars a Bang, muchas ideas para todas las billeteras.

BBR y Burago fueron los primeros constructores que propusieron los modelos, respectivamente en kit y armados, de la primera Gran Turismo con motor delantero producida por Ferrari en los años noventa. Pero la 456 GT despertó enseguida el interés de muchos otros constructores, que gradualmente ocuparon todas las franjas de precios del mercado. Y éste, a sólo dos años de la presentación del nuevo modelo Ferrari, es un buen resultado.

El modelo Burago en escala 1/18 representa probablemente el mejor compromiso entre calidad, número de detalles y precio, aunque las cantidades producidas son tales que hacen poco probable un aumento de la cotización en lo inmediato de esta reproducción, dotada de cuatro aberturas y precio contenido.



Un lindo amarillo Fly para la 456 GT de Bang.

Debutó a finales de 1993 en la serie Executive con base de madera, para luego volver a ser propuesta en la línea convencional, variando cada año la gama de colores: después del rojo y del azul metalizados, le tocó el turno al plata y al rojo carrera.

DE BURAGO, UNA ESCALA 1/24 CON CAPOT Y PUERTAS QUE SE ABREN

Burago propone la 456 GT también en escala 1/24 (con capot y puertas que se abren, además de dos espejos retrovisores externos) y en escala 1/43 (este último, sin embargo, es un simple juguete). El primer modelo de metal en escala 1/43, en cambio, fue presentado por Detail Cars: sólo las puertas se abrían, pero el elevado nivel de calidad de los interiores, decorados a mano, hizo que ese detalle se olvidara pronto. También en este caso el plata, el bordó y el azul metalizado componían la gama de colores. Paul's Model Art Minichamps propuso su propia interpretación del tema 456 GT con una miniatura sin aberturas (que algunos puristas prefieren), mientras que Bang salió con un modelo superlativo, dotado de spoiler inferior trasero de incidencia variable, a mediados de 1994.

DE BANG, UNA 456 GT SUPER REFINADA

Entre otros detalles que elevan su valor, están los marcos de las ventanillas, las llantas de aleación con diseño idénti-

Las reproducciones de la 456 GT están disponibles en todas las escalas.

Los puristas prefieren los modelos sin puertas que se abran.

co al original y que dejan ver los discos de frenos, los cinturones de seguridad y las escobillas del limpiaparabrisas. De este modelo fueron ofrecidos algunos colores inéditos (pero existentes en el catálogo Ferrari) como el amarillo Fly y el azul claro. Además, dos series limitadas fueron estudiadas para felicidad de los coleccionistas más fanáticos: una distribuida en apenas mil ejemplares por Mini Miniera, con carrocería British Racing Green e interiores de cuero muy claro, como el ejemplar del Príncipe de Holanda, la otra con la carrocería bruta pero pulida a mano, salida al final de 1996 con la versión "pace car" del Campeonato GT Supercar de 1994. Sobre la base de modelos de serie (Burago 1/18 y Bang 1/43), la sociedad de venta por correo Hobby Company ofrece además fantasiosas (pero igualmente coleccionables) 456 GT Cabriolet realizadas a mano en poquísimos ejemplares.

DE LA 456 GT CABRIOLET A MAISTO DE CUPERMARKET

El modelo conserva todas las características del ejemplar de origen salvo el techo, sustituido por la capota de tela abierta. Concluye el desfile de 456 GT la "súper económica" en escala 1/43 ofrecida por Maisto: disponible sólo en rojo, es distribuida en los supermercados, en las grandes tiendas y también puede obtenerse juntando cupones de Shell.

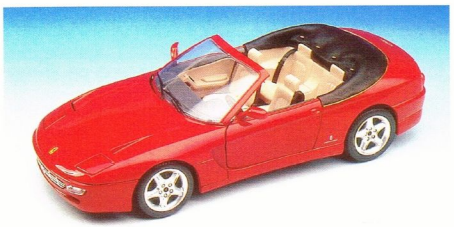
QUIEN LAS PRODUCE

Bang, via degli Abeti, 292 - 61100 Pesaro tel. 0721-24403. Burago, via G.Galilei, 4 - 20040 Burago di Molgora (MI) tel. 039-60861. Detail Cars, distr. de Gieffeci, via Italia, 67-69 20052 Muggiò (MI) tel. 039-793472. Paul's Model Art-Minichamps, distr. de Ripa Srl, via Mondovì, 5 20100 Milano tel. 02-27208282. Maisto, distr. de la Linea Gig, via Volturno, 3/12 50019 Osmannoro-Sesto Fiorentino (FI) tel. 055-33681. Hobby Company, tel. 0523-579684.

LOS PRECIOS

Los modelos Burago están entre los más económicos: de hecho cuestan entre poco más de un dólar y 16 dólares, según la escala; los extremos están representados por la 1/43 y por la 1/18, mientras que la 456 GT en escala 1/24 cuesta unos 7 dólares. Los modelos Bang se ubican alrededor de los 25 dólares, los Paul's Model Art en 30 y los de Detail Cars apenas un poco más. Las elaboraciones distribuidas por Hobby Company tienen precios de entre 40 y 45 dólares, según el modelo base. Por último, la versión Executive de la 456 GT Burago en escala 1/18, con base de madera, cuesta 36 dólares, mientras que la vendida por los concesionarios Ferrari, con el soporte revestido de cuero, tiene un precio de 80 dólares.

Para los modelos 456 GT, precios entre 36 y 80 dólares.



La 456 GT Cabriolet de Hobby Company.

Colores inusuales para algunos modelos de la 456 GT.

Los Cavallinos en pista

El nombre no deja lugar a dudas: es una reunión para ferraristas de verdad.

Se desarrolla en Monza en septiembre, el domingo anterior al GP de Italia.

En la reunión intervienen a menudo exponentes de la Ferrari.

Dos momentos de la reunión de Monza organizada por el Ferrari Club de Brescia.

Desde 1994 el Autódromo de Monza hospeda, el domingo anterior al Gran Premio de Italia, una de las reuniones más importantes y peleadas entre las reservadas a las Rojas de Maranello.

UN PROMEDIO DE ENTRE 60 Y 70 PARTICIPANTES

Se llama "Los Cavallinos en pista" y es organizada de manera perfecta por el Ferrari Club de Brescia, que supo hacer del evento de septiembre una cita imperdible para quienes no se limitan a manejar una Ferrari en ruta y tienen la ambición de pilotearla en pista. En efecto, mirando en el interior de los habitáculos de los 60 - 70 vehículos presentes en cada edición, no es raro ver tranquilas Mondial 8 con el asiento del piloto tipo "racing", aparentes "ejecutivos" con las manos enfundadas en guantes de manejo y jóvenes recién salidos de los cursos de pilotos. En suma, en Monza, los ferraristas del club de Brescia vienen justamente para correr. Además, este encuentro les permite, a quienes tengan ganas de lanzarse a la pista con su vehículo de ruta, satisfacer ese deseo sin tener que invertir mucho dinero en barras antivuelco, matafuegos, buzo ignífugo y casco (obligatorios sólo para los ocupantes de vehículos abiertos).

La reunión de los Cavallinos en pista consiste en vueltas libres del autódromo (con una espectacular grilla de largada en la recta de los boxes) por un par de horas a la mañana y otras tantas en la tarde, después de un almuerzo en el restaurante del autódromo, divididos en dos grupos homogéneos por potencia. Las Testarossa, las F40, las F50 y las F355 Challenge constituyen una clase en sí mismas, para no obstaculizar a los autos más lentos, de 6 y 8 cilindros.

COMO INSCRIBIRSE

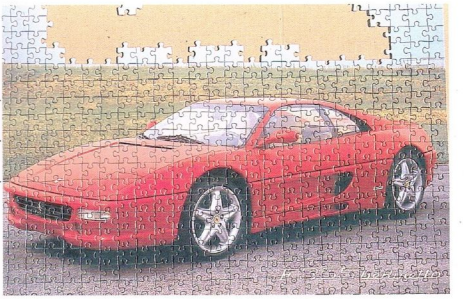
Es suficiente pagar la cuota de inscripción (225 dólares para los socios y 280 para los no socios) en la secretaría del club (Hotel Master, via Apollonio 72, Brescia, Tel. 0039-030-399037) y, naturalmente, presentarse con la propia Ferrari en Monza el domingo anterior al GP de Italia. La cuota para los invitados, que incluye almuerzo y pase para los boxes, es de 50 dólares.

NO FALTAN FERRARI DE EPOCA

Para hacer más interesante la reunión, no faltan algunas Ferrari de época, que se presentan en Monza con la misma garra que las monoplazas protagonistas, el domingo siguiente, del gran premio más famoso del mundo.

Rompecabezas

De la alemana Ravensburger, la F355 Berlinetta y la F50 para ensamblar.

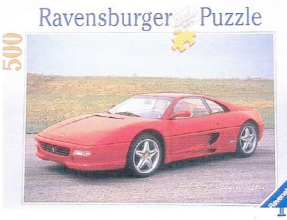


Una fase del montaje del puzzle F355 Berlinetta.

Entre los juegos de mesa más apreciados por grandes y pequeños, los rompecabezas (o *puzzles*) mantienen un primer plano, porque son muy aptos para llenar las gélidas tardes de invierno o los aburridos días de verano.

EL PRECIO DEL ROMPECABEZAS ES DE 10 DOLARES

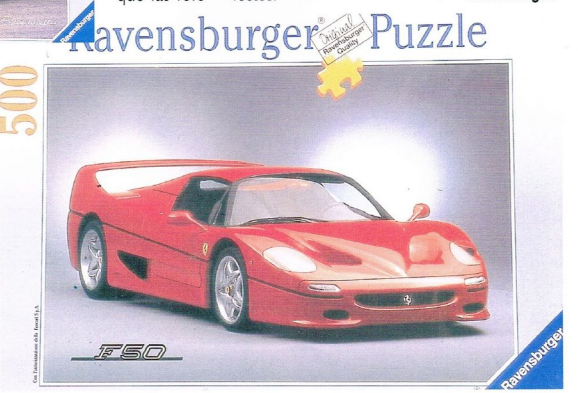
La alemana Ravensburger, empresa líder del sector, propone en su catálogo dos temas del Cavallino Rampante: la F355 Berlinetta y, desde la Navidad de 1995, también la velocísima F50, ambas ofrecidas en el clásico color rojo carrera. Ambos *puzzles* están realizados sobre la base de una foto de estudio para la 12 cilindros de Maranello, la F50, y de una foto ambientada en la campiña para la primera Ferrari de serie con motor de 5 válvulas por cilindro, la F355. Eso implica alguna complicación con respecto a los habituales rompecabezas para quienes se enfrenten a las 500 piezas que componen estas obras, que tienen un precio realmente accesible (unos 10 dólares) y por eso se convierten en un regalo ideal para los apasionados del Cavallino.



Si encontrar y encajar las piezas correspondientes a la carrocería, a las ruedas y a los marcos no presenta particulares dificultades, porque las referencias, gracias también al dibujo en la caja, no faltan, más difícil es la realización del fondo para el tema F50, y del césped verde sobre el cual está estacionada la F355, además del cielo en la parte superior del cuadro.

SE TRATA DE ROMPECABEZAS A PRUEBA DE PRINCIPIANTES

En este caso, mucha paciencia y un poco de método permiten superar todas las dificultades: conviene comenzar por los bordes, luego buscar una por una las referencias individuales, teniendo el cuidado de controlar que los encastres sean perfectos.



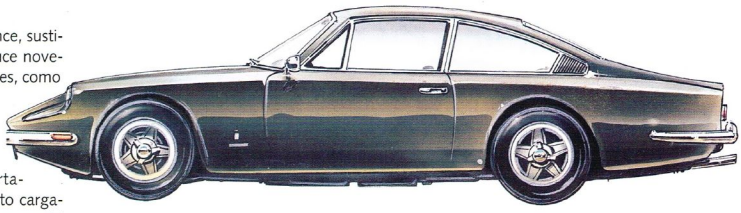
Las cajas de montaje de los dos rompecabezas Ravensburger.

LA DIRECCION

Para obtener informaciones sobre el punto de venta más cercano, donde se pueden encontrar los puzzles Ferrari, conviene dirigirse directamente al importador de la Ravensburger en Italia. La dirección es: Ravensburger Italia, via Caporizzuto 57, Milán. Teléfono 0039-02-38103301, fax 0039-02-3534742.

1967 365 GT 2+2: UNA ROJA TODO CONFORT

Coupé con elevada performance, sustituye la 330 GT 2+2 e introduce novedades técnicas muy importantes, como la dirección asistida, el acondicionador y el corrector óleo-neumático de nivel realizado por Koni para mantener el mismo comportamiento en ruta aun con el auto cargado al máximo. La línea, moderna, está subrayada por amplias superficies de vidrio. El habitáculo permite viajes cómodos a cuatro personas. El motor tiene un funcionamiento sin vibraciones.

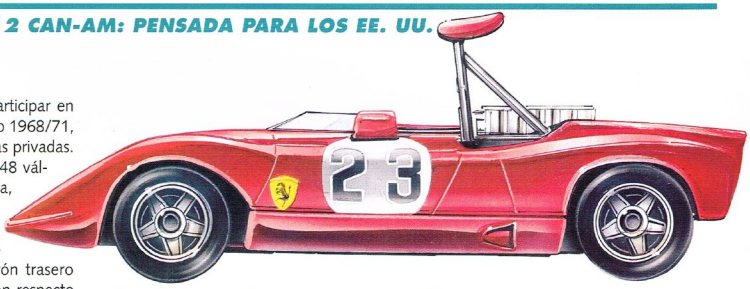


Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 81 x 71 mm, 4390,35 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 8,8:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DF 1
Potencia:	310 CV a 6600 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero con refuerzos de chapa
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1480 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h

1968 612 CAN-AM: PENSADA PARA LOS EE. UU.

Vehículo construido para participar en la serie Can Am en el período 1968/71, debutó en Monza en pruebas privadas. Llevaba un 12 cilindros con 48 válvulas y 6,2 litros de cilindrada, que pesaba cerca de 200 kilos. La carrocería fue modificada varias veces, adoptando a veces un gran alerón trasero más o menos adelantado con respecto al habitáculo (de donde podía ser regulado) y grandes tomas de aire NACA en la trompa para enfriar los radiadores. Obtuvo escasos resultados en carrera.

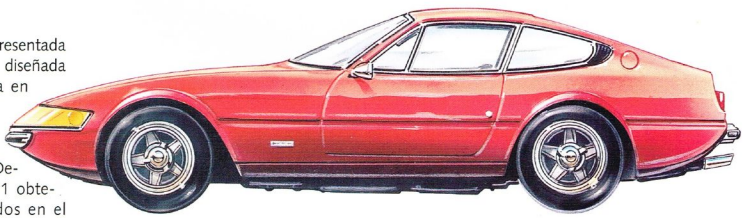


Motor:	12 cilindros en V a 60°, trasero longitudinal, 92 x 78 mm, 6222,16 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 10,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Lucas
Potencia:	620 CV a 7000 rpm

Chasis:	semi autoportante
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos autoventilados
Peso:	700 kilos
Velocidad máxima:	340 Km/h

1968 368 GTB/4 Y GTS/4 DAYTONA: EL CAPOLAVORO

Hermosísima Gran Turismo presentada en el salón de París de 1968, diseñada por Pininfarina y producida en versión cerrada y abierta (esta última lanzada en Francfort, en 1969, y equipada con llantas de rayos). Debutó en las carreras en 1971 obteniendo excelentes resultados en el Grupo 4. La trompa se caracteriza por una franja de acrílico que carena los faros y las luces de giro de punta a punta. Las versiones destinadas a EE.UU. tuvieron, en cambio, faros retráctiles.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 81 x 71 mm, 4390,3 cm³, monoblock y tapa de cilindros de aleación liviana, compresión 9,3:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN 20
Potencia:	352 CV a 7500 rpm

Chasis:	jaula de caños de acero
Suspensión:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera; caja de 5 marchas + MA
Frenos:	discos
Peso:	1200 kilos
Velocidad máxima:	280 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Gerhard Berger con la Ferrari 412 T2 en el Gran Premio de Italia 1995.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

250 MM Berlinetta,
debut de Pinin Farina

Historia de la Fórmula 1,
Lauda campeón del mundo

La fábrica,
sección Proyectos

Automobilia,
los calendarios Nardi